

## EXEMPLES A SUIVRE DE TRANSPORT COMBINE



# LOGISTRA

## Liaisons Paris / Vercelli et Novare / Dourges



RAIL - ROUTE

CEREALES ET PRODUITS DE GRANDE CONSOMMATION

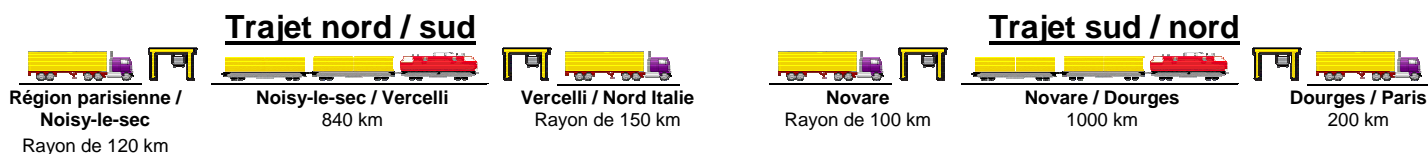
### Acteurs impliqués

**Chargeur :** Chargeurs variés (céréales et grande distribution)

**Opérateur :** Novatrans

**Transporteur :** Logistra

Logistra est spécialisé dans le transport de céréales et de produits agro-alimentaires de grande consommation. Acteur incontournable des échanges import-export entre la France et l'Italie, la société organise le transport de céréales en combiné rail-route de Noisy-le-sec en région parisienne, à Vercelli dans le Nord de l'Italie. Au retour, c'est la liaison Novare-Dourges qui est davantage utilisée pour l'importation des produits alimentaires de grande consommation. L'organisation des transports est constamment optimisée. C'est ainsi que Logistra utilise des caisses mobiles polyvalentes qui permettent de transporter alternativement des céréales en vrac et des marchandises palettisées. De plus, la société s'est associée à la filiale combinée de Bourgey Montreuil : BM Combi, et arrive, en mutualisant les moyens, à consolider ses flux de marchandises.



## Contexte de la liaison de transport combiné

### Nature du projet

**Type de TC :** Rail - Route

**Secteurs d'activité :** principalement agro-alimentaire

**Type de marchandises :** céréales et produits de grande consommation

**Date de mise en service :** 1997

### Le commissionnaire de transport

Créée en 1990, Logistra a répondu à la vocation du Groupe SCETA, devenu SNCF Participations le 1er janvier 2000, d'avoir dans son offre une activité de commissionnaire de transport spécialisé dans le secteur des produits de l'agriculture. Logistra est un commissionnaire de transport qui offre des prestations ferroviaires (5 millions de tonnes transportées par an), routières, fluviales, maritimes et en combiné rail-route. La société est présente dans les secteurs de l'agriculture et de l'agro-alimentaire (amidonnerie, meunerie, riz, pâtes et produits de grande consommation), tant pour les produits "vrac" que pour les charges conventionnelles, palettisées ou non. Avec un parc spécialisé de 170 unités de transports alimentaires polyvalents, Logistra propose à ses clients une offre porte-à-porte, alliant la souplesse de la route et la fiabilité du rail.

Logistra est aujourd'hui partenaire de BM Combi filiale rail-route du groupe GEODIS BM, avec qui la société réalise près de 11 000 mouvements de caisses mobiles par an.

### Genèse du projet

Logistra a tout d'abord répondu à une demande de transport très forte de la part des meuniers italiens qui avaient du mal à s'approvisionner en céréales. Jusqu'à 2005, Logistra pouvait recourir à des trains dédiés entièrement chargés de conteneurs 30 pieds, de la France vers l'Italie. Ce système permettait d'acheminer 780 tonnes de marchandises en 48h. Cependant, suite à la restructuration de la SNCF et de l'opérateur Inter-Conteneur, cette prestation n'est plus offerte et Logistra ne peut réserver un train complet. Désormais, Logistra fait appel à l'opérateur Novatrans dans les deux sens, de la France vers l'Italie et de l'Italie vers la France, en réservant des places individuelles sur les trains.

En 2006, le transport combiné rail-route a représenté pour Logistra un flux de 55 000 tonnes sur un total 4,5 millions de tonnes de marchandises.

### Trajet emprunté



© Michelin 2005  
© Europa Technologies Ltd

## Organisation logistique et technique

### Description des opérations logistiques

Les conteneurs et les caisses mobiles effectuent généralement un trajet circulaire : les céréales en vrac sont collectées par route dans la région parisienne afin d'être chargées sur le train à Noisy-le-sec. A l'arrivée du train, les marchandises sont ensuite acheminées par la route du terminal de Vercelli vers le Nord de l'Italie. Au retour, les caisses mobiles sont rechargées la plupart du temps en produits de grande consommation conditionnées sur palettes pour être ensuite transportés par train entre Novare et Douges.

### Matériel utilisé

Logistra dispose de 154 conteneurs 30 pieds « hybrides » (permettant le transport rail-route et le transport maritime), et de 26 caisses mobiles 45 pieds (fourgons taulés permettant le chargement des céréales par gravité). La société est propriétaire de 50 unités et en loue 120.

Les caisses et conteneurs utilisés par Logistra disposent d'un système de chargement spécifique par le toit par gravité, ainsi que des parois particulièrement rigides et résistantes. Ces spécificités techniques ont été développées par des prestataires (loueurs et constructeurs) à la demande de Logistra.

Les conteneurs 30 pieds ne permettent que de transporter du vrac dans les deux sens, alors que les caisses mobiles de 45 pieds permettent de transporter alternativement du vrac de céréales ou des palettes de produits de grande consommation. Logistra utilise surtout les conteneurs pour l'exportation de blé vers l'Italie et pour l'importation de riz vers la France. Cependant ce dernier type de flux tend à disparaître au profit des produits de grande consommation, du fait de la concurrence du riz thaïlandais à bas prix. Logistra prévoit donc d'investir davantage dans l'acquisition de caisses mobiles, à l'usage plus flexibles et permettant de remonter des palettes de produits finis de l'Italie vers la France.

### Conditions de délais

La fiabilité du transport combiné est estimée à environ 84%, ce qui reste inférieur à la fiabilité du transport routier (96 à 98%). Les clients italiens ont cependant des exigences élevées en terme de respect des délais car les usines des fabricants de farine ou de pâtes s'approvisionnent en blé en flux tendu. Logistra parvient à répondre à leurs exigences en prévoyant un « stock tampon » de marchandises en Italie afin de combler le déficit en cas de retard.

### Saisonnalité des flux

Les flux varient surtout avec les fluctuations des prix sur le marché des matières premières. Ainsi, l'envolée du prix du blé durant le dernier semestre 2006, et la baisse des prix des céréales et du riz venant d'Ukraine et de Thaïlande a entraîné une baisse du trafic intra-européen.

Logistra travaille avec une vingtaine de chargeurs italiens et français, ce qui lui permet d'équilibrer les flux dans les deux sens, et de lisser les fluctuations de volumes liées à chaque type de marchandise.

### Facteurs d'optimisation

Depuis 2006, le partenariat avec BM Combi permet à Logistra de consolider ses flux et d'optimiser les tractions ferroviaires négociées avec l'opérateur Novatrans. Sur un trafic de 11000 caisses par an, BM Combi contribue au transport de 9000 conteneurs et Logistra 2000. La massification des flux et la diversification des types de chargeurs et de marchandises permettent ainsi aux transporteurs de mieux gérer les fluctuations.

### Éléments clés

La massification des flux grâce au partenariat avec BM Combi.

La diversification des marchandises.

Une relation commerciale historique avec les chargeurs italiens et français, en particulier dans le domaine des céréales.

Des caisses mobiles polyvalentes de 45' qui permettent de charger des céréales en vrac et 33 palettes 80x120.



### Éléments opérationnels

**Fréquence des liaisons :** 2 départs le lundi, 3 départs par jour du mardi au vendredi et 1 départ le samedi.

**Horaires :** Schéma jour A / jour C  
- Départ de Noisy-le-sec le jour A à 19h  
- Arrivée à Vercelli le jour B à 10h  
- Livraison le jour C

**Vitesse du train :** 60 à 80 km/h avec de nombreux arrêts.

**Matériel utilisé :** caisses mobiles de 45 pieds ou conteneurs de 30 pieds.

**Temps de trajet par type de transport utilisé :** TC : 36 heures ; Route : 36 heures

**Taux de trajets à vide :** inférieur à 5%

**Fiabilité des délais :** 84%

## Aspects économiques

### Facteurs de prix

Le prix du transport combiné est devenu équivalent à celui du transport routier, du fait de l'augmentation des tarifs du maillon ferroviaire, plus forte que l'augmentation des prix du carburant.

Les prix du transport routier ont baissé avec l'arrivée sur le marché de l'offre concurrentielle des transporteurs d'Europe de l'Est. Le transport rail-route est également concurrencé par les transports fluvial et maritime.

En cas de retard d'un train, l'impact financier est lourde car Logistra doit rémunérer à perte les chauffeurs qui se seront déplacés pour effectuer le post-acheminement.

### Perspectives économiques et projets d'investissements

Logistra anticipe une hausse de la demande de transport au départ de l'Italie, mais qui ne devrait pas se traduire par une forte augmentation du trafic du fait des capacités limitées du maillon ferroviaire. Après un doublement de son chiffre d'affaire entre 2000 et 2005, l'activité de Logistra s'est stabilisée.

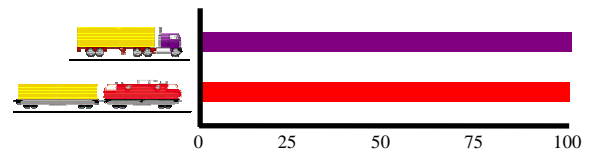
### Éléments clés

**Coût estimé du transport combiné par rapport au transport routier:** équivalent

Subventions de l'ADEME pour l'achat de 26 caisses mobiles.

Aide au « coup de pince » pour l'opérateur.

*Estimation du coût total moyen du transport (scénario routier en base 100)<sup>(1)</sup>*



(1) Pour des raisons de confidentialité, le prix du transport combiné est donné sous forme de comparaison par rapport au transport routier.

## Aspects environnementaux

Pour Logistra, le transport combiné permet avant tout de réduire le nombre de camions sur les routes ; la société souhaiterait pouvoir chiffrer le coût économique réel des externalités négatives induites par le transport routier (émissions de CO<sub>2</sub>, usure des routes, impact environnemental sur des zones alpines sensibles, etc...).

Le transport combiné est perçu comme un mode de transport propre ; cependant, le choix du combiné ne fait pas l'objet d'une stratégie de communication spécifique pouvant avoir des retombées en terme d'image pour Logistra et pour les chargeurs.

(2) Données calculées à partir de la méthodologie du bilan carbone de l'ADEME sur la base des trajets aller-retour complet (incluant les opérations de pré- et post-acheminement ainsi que les trajets à vide) pour la période de janvier à décembre 2006.

### Chiffres clés

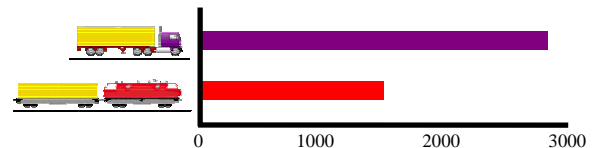
**Emissions de GES évitées :** 1910 tonnes de CO<sub>2</sub>eq.

**Economie d'émissions par rapport au scénario routier :** 60 %.

**Nombre de camion évités sur les routes :** 744 trajets aller-retour.

**Consommation de carburants évités :** 717 700 litres de gazole.

*Emissions de CO<sub>2</sub> (en tCO<sub>2</sub>ed/an)<sup>(2)</sup>*



## Aspects Sociaux

Le transport combiné permet de réduire les risques d'accident, en particulier pour le franchissement des Alpes. Il permet également de localiser l'emploi au niveau régional autour des plateformes de transbordement, dans un contexte d'assez forte pénurie de chauffeurs pour les trajets de longue distance. L'utilisation du transport routier entre la France et l'Italie impliquerait la mobilisation d'au moins deux chauffeurs se relayant sur le parcours.

Le durcissement de la réglementation sociale, avec le passage de 11h à 9h de la durée légale de conduite quotidienne, a cependant également un impact négatif sur le transport combiné: en effet, les distances de pré et post acheminement pouvant être assez longues, cette nouvelle contrainte risque de ne plus permettre aux conducteurs régionaux d'effectuer deux rotations dans la même journée. C'est le cas en particulier pour les régions de Paris et Milan où les embouteillages tendent à rallonger les temps de parcours pour le pré-acheminement, dont les distances, dans le cas de Logistra, ont tendance à être importantes (supérieurs à 100 km).

## Comparaison avec un scénario routier

L'utilisation du transport combiné pour relier Paris à Vercelli présente plusieurs avantages par rapport à un scénario routier :

- la possibilité de charger 10% de plus (autorisation du 44 tonnes) pour les pré et post-acheminements ;
- la réduction du risque d'accidents ;
- la qualité du service offert par Logistra (engagement auprès des chargeurs pour le respect d'une « Charte Qualité »).

En revanche, en termes de prix et de délais, les deux scénarios sont comparables.

Pour le sens du retour, de Novare à Dourges, la traversée des Alpes suisses ne peut se faire que par le rail.

## Enseignements

### *Facteurs de réussite déterminant de l'opération*

La régularité et la qualité du service ont permis à Logistra d'entretenir de bonnes relations commerciales avec ses chargeurs historiques. L'autorisation du 44t et le partenariat avec BM Combi ont également permis de massifier les flux. L'équilibre des flux est assuré grâce à la diversité des chargeurs français et italiens.

### *Freins et obstacles rencontrés*

L'offre de stockage et les capacités de chargement des chantiers de Noisy-le-sec et Vercelli sont très limitées. Les chantiers sont donc rapidement saturés et les caisses s'accumulent sur les zones de stockage des terminaux, en particulier pendant la période estivale. De plus, Logistra dépend des arbitrages de l'opérateur Novatrans pour le choix des caisses prioritaires. Cela pose problème dans le cas de transport de denrées périssables.

La faiblesse du maillon ferroviaire et le manque de fiabilité des délais constituent également des freins au développement du transport combiné vers l'Italie.

Enfin, la liaison France-Italie considérée exige la mise en place d'une organisation complexe, faisant intervenir deux entreprises ferroviaires différentes et deux transporteurs routiers différents de chaque côté de la frontière. Le passage de la frontière à Modane constitue fréquemment un point de blocage, et requiert un changement supplémentaire de conducteur de train.

### *Pistes d'amélioration et facteurs d'optimisation*

La modernisation des chantiers ferroviaires à l'instar du chantier de Dourges permettrait d'optimiser les opérations en évitant la saturation.

Le transport combiné deviendrait également plus attractif si la fiabilité du réseau ferroviaire s'améliorait et si le prix du transport ferroviaire devenait plus compétitif par rapport au transport routier.

### ✉ Contacts

**Rostane Bouzidi**, Logistra, Responsable Transport Combinés  
Tel : 01.56.69.61.12 Email : [rostane.bouzidi@logistra.fr](mailto:rostane.bouzidi@logistra.fr)

**Loïc de Camaret**, Logistra, Responsable développement Route et Rail-route,  
Tel : 01.56.69.61.42 Email : [loic.decamaret@logistra.fr](mailto:loic.decamaret@logistra.fr)

### 📖 Pour en savoir plus

**Sites des partenaires :**  
Logistra : [www.logistra.fr](http://www.logistra.fr) Novatrans : [www.novatrans.fr](http://www.novatrans.fr)

**Sites de l'ADEME et viacombi :**  
ADEME : [www.ademe.fr](http://www.ademe.fr) Viacombi : <http://viacombi.fr>

Fiche réalisée pour l'ADEME par :

